Nr. 28. Kraków dnia 9 lipca 1871 r. Rok II.

PRZEWODNIK EKONOMICZNY

Wychodzi raz na tydzień w Niedzielę. Prenumerata wynosi z przesyłką pocztową rocznie 6 Złr. w. a. półrocznie 3 Złr. w. a. Numer pojedynczy kosztuje 15 centów.
BIURO REDAKCYI i ADMINISTRACYI Ulica Grodzka Nr. 104 2 piętro. Listów niefrankowanych nie przyjmuje się.

Pismo poświęcone sprawom

rolnictwa, przemysłu, handlu i ubezpieczeń.

Przedpłatę i ogłoszenia (inseraty) przyjmują: Biuro Redakcyi, księgarnia Józefa Czecha w Krakowie i Bank galicyjski dla Handlu i Przemysłu. Od ogłoszeń (inseratów) płaci się po 5 centów od wiersza drobnego (petit) oprócz 30 cent. opłaty stemplowéj. REKLAMACYE nieopieczętowane wolne od opłaty pocztowéj. Manuskryptów nie zwraca się

Wydawane staraniem Towarzystwa Gospodarczo-rolniczego Krakowskiego, Banku Galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu i Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń Krakowskiego.

Od Redakcyi.

Z dniem 1 lipca rozpoczęliśmy drugie półrocze Przewodnika Ekonomicznego.

Prenumerata wynosi:

W Austryi:

rocznie z przesyłką pocztową 6 zł. w. a.
półrocznie „ „ 3 „ „

W Warszawie:

rocznie w miejscu . . . . . 4 rsr.
półrocznie „ . . . . . 2 „

Na prowincyi:

rocznie . . . . . . 5 rsr. 50 kop.
półrocznie . . . . . 2 „ 75 „

W Prusach:

rocznie . . . . 4 talary.
półrocznie . . . . 2 „

Prenumerować można w Biurze Redakcyi i Administracyi przy ulicy Grodzkiéj Nr. 104, 2gie piętro, w księgarni Józefa Czecha i w Banku dla Handlu i Przemysłu, w Krakowie; w księgarni Gebethnera i Wolfa, w Warszawie.

Administracya Przewodnika Ekonomicznego uprasza o nadesłanie w jak najkrótszym czasie kwot zaległych, przez Sz. PP. Prenumeratorów dotąd nie uiszczonych.

☞ Zwraca się uwagę, iż najtaniéj i najdogodniéj przesyła się pieniądze prenumeracyjne za przekazem pocztowym.

Woda twarda i miękka w przemyśle i gospodarstwie domowém.

Wiadomo, że mydło jest połączeniem kwasów tłustych z alkaliami i stanowi sól rozpuszczalną w wodzie. Własności jego oczyszczające bieliznę polegają na tém, że rozczyn mydła przez kłócenie zamienia się w pianę, która powiększając powierzchnię mydlin, zwiększa tém samém sposobność stykania się ich z bielizną. Brud zabrany przez mydliny odpływa z niemi, a gdy piana zniknie, cząstki jego opadają na spód naczynia. Woda twarda niszczy tę własność rozczynu mydlanego tworzenia piany. W wodzie twardéj znajdują się rozpuszczone sole wapienne i magnezyowe, najpospoliciéj węglany i siarkany. Gdy rozczyn tych soli znajdujący się w twardéj wodzie zetknie się z mydłem, wtedy następuje rozkład chemiczny; kwas węglowy i siarkowy łączy się z zasadami alkalicznemi znajdującemi się w mydle, kwasy zaś tłuszczowe tegoż łączą się z wapnem lub magnezyą i jako nierozpuszczalne unoszą się na powierzchni wody. To jest właśnie powodem, że mydło z twardą wodą nie może utworzyć piany, a tém samém oczyszczać z brudu ciała, bielizny itd.. Owszém mydło wapienne lub magnezyowe tworzy masę mazistą, zamiast brud usuwać rozmazuje go bardziéj i jeszcze więcéj zanieczyszcza przedmioty, które zamierzyliśmy oczyścić. Kiedy dopiéro cała ilość soli ziemnych (wapiennych i magnezyowych), znajdujących się w twardéj wodzie, zostanie rozłożoną przez rozczyn mydła, wtedy jego nadmiar rozpuszczony w wodzie może tworzyć pianę i wywierać pożądany skutek.

Ile nam straty przynosi użycie twardéj wody do mycia lub prania, łatwo obliczyć. Jedna część soli wapiennych rozkłada 12 części mydła, jedna część soli magnezyowych rozkłada 16 części tegoż. Jeżeli użyjemy do prania wody twardéj zawierającéj jedną dwutysiączną część soli wapiennych, wtedy na każdéj stopie kubicznéj wody traci się sześć łutów mydła, a nadto utworzone mydło ziemne działa szkodliwie, rozmazując brud. Gospodyni mająca 9 osób w domu, używając wody rzecznéj zamiast deszczówki do prania, traci rocznie 12 funtów mydła, używając wody studziennéj traci go 30—36 funtów.

Straty doznawane z powodu używania wody twardéj do prania są jeszcze małe w stosunku strat, jakie wyrządza twarda woda użyta do gotowania potraw. Główne części pożywne potraw stanowi albumin i ka-

zein, na które sole wapienne działają w podobny sposób jak na mydło, tworzy się bowiem zaraz nierozpuszczalne połączenie albuminu z wapnem i stanowiąc powłokę nie dopuszcza wodzie przeniknąć do wnętrza gotowanéj substancyi pokarmowéj. Działanie to wody twardéj objawia się nie tylko przy gotowaniu mięsa, grochu, soczewicy itp., ale przy gotowaniu jarzyn, sporządzaniu kawy i herbaty itd., które tracą nie tylko na pożywności ale i na smaku.

Woda twarda również działa szkodliwie w technice. Jeżeli np. sole wapienne i magnezyowe zawarte w niéj nie szkodzą wcale murarzowi w sporządzaniu tynków, to za to inne sole jak np. chlorki wapna i magnezyi, azotany wapna i magnezyi z natury swéj silnie przyciągają wilgoć, a zatém tynk zaprawiony wodą sole te zawierającą nigdy nie wysycha, bo wspomnione sole wilgoć z powietrza chciwie przyciągają, a szkodliwe następstwa użycia takiéj wody objawiają się głównie w gzémsach i sztukateryach, które bardzo rychło podpadają zepsuciu.

Niedość jednak wiedzieć o szkodliwym wpływie wody twardéj, trzeba jeszcze umieć sobie radzić, aby zapobiedz téj szkodliwości. Przedewszystkiém należy unikać użycia wody studziennéj w gospodarstwie i rękodziełach, a w jéj miejsce posługiwać się dészczówką, albo téż używając wody studziennéj brać jéj jak najmniéj, aby ograniczyć o ile możności stratę mydła, a nadto oszczędzić czasu i pracy, a nakoniec użyć środków, jakie nam podaje nauka, do zmiękcznnia twardéj wody.

Właśnie sole wapienne i magnezyowe stanowiące główną wadę wody twardéj są najłatwiejsze do rozłożenia. Węglan wapna jak i węglan magnezyi są solami nadzwyczaj trudno rozpuszczalnemi w wodzie. Na rozpuszczenie jednéj części węglanu wapna potrzeba 10.000 części wody zimnéj, a blisko 9.000 części wody wrzącéj. Dodawszy nieco amoniaku żrącego do wody, rozpuszczalność wapna jeszcze jest trudniejszą, bo wtedy do rozpuszczenia jednéj jego części potrzeba 65.000 części wody. Własność ta amoniaku może być bardzo korzystnie spożytkowaną w gospodarstwie; łyżeczka tego płynu przemienia znaczną ilość wody twardéj w miękką, należy zatém amoniak mieć zawsze pod ręką i używać go przy praniu bielizny.

Obecność kwasu węglowego w wodzie ułatwia bardzo rozpuszczanie wapna. Woda nasycona tym gazem rozpuszcza ośm razy więcéj wapna aniżeli woda zwyczajna, tak że 1.200 części wody zimnéj wystarcza do rozpuszczenia jednéj części wapna. Wprowadzając gaz węglowy do mleka wapiennego łatwo się o tém można przekonać, gdyż w miarę nasycania się gazem, ciecz się wyjaśnia. Ponieważ rzadko się wydarza, ażeby woda źródlana i studzienna nie zawierała wolnego gazu węglowego, przeto téż rozpuszczać musi w sobie znaczną ilość wapna. Wydalając więc wolny kwas węglowy z wody, tém samém strąca się część wapna w niéj rozpuszczonego. Woda bieżąca już skutkiem ustawicznego ruchu uwalnia z siebie gaz węglowy i dla tego to woda rzeczna zawiera mniéj soli wapiennych, aniżeli źródłana lub studzienna. Przez gotowanie woda traci także kwas węglowy, a zatém zawiera daleko mniéj wapna rozpuszczonego. Używając wody w przemyśle nie jest tak łatwo pozbawiać ją gazu przez gotowanie z powodu znacznéj ilości; ale i tutaj nauka podaje sposób. Do wody zawierającéj wolny gaz węglowy dodaje się mleka wapiennego, które gaz odbiera wodzie, a skutkiem tego wapno utrzymywane w rozczynie za jego pomocą opadnie na spód i woda zlana z nad osadu jest o wiele miększą aniżeli była przedtém.

Usunięcie więc z wody twardéj związków wapiennych i magnezyowych, jak widzimy, nie jest trudném, ale nie tak łatwo usunąć z niéj inne sole szkodliwe, jak np. gips, chlorek wapniu i saletran wapna. Chcąc wodę z nich oczyścić należy całą ilość wapna obecnego zamienić w węglan wapna, który już potém łatwo usunąć sposobami podanemi wyżéj. Przemiany téj można dokonać dodając do wody węglanu sody; wówczas kwas siarkowy gipsu i chlor chlorku wapniu przenosi się do sody, a jéj kwas węglowy łączy się z wapnem. Dla rozłożenia związków magnezowych używa się znów krzemianu sody, a rozczyn téj soli strąci magnezyę jako krzemian.

Niektóre gospodynie gotując mięso, groch, warzywa lub sporządzając kawę i herbatę zwykły dodawać nieco sody i mają sól tę za uniwersalny środek zmiękczenia wody, czém właściwie nie jest. Jeżeli w wodzie znajdują się węglany wapna i magnezyi, soda (węglan sody) nie zmieni własności wody, a nada smak nieprzyjemny potrawom i napojom z nią przyrządzanym.

Właściciele pewnych zakładów fabrycznych umieją ocenić należycie stopień twardości wody, bo wiedzą, że niejednemu z nich fabryka daleko lepiéj opłaca się jedynie dlatego, że posiada wodę odpowiednią potrzebie i celowi, na jakie ją używa. Gospodynie jednak nasze niewiele zwracają na to uwagi; wiedzą one, że twarda woda do wielu posług gospodarskich jest nieodpowiednią, ale nie umieją sobie na to poradzić, a poprzestają zwykle na wodzie dészczowéj. W istocie dészczówka jest jedyną wodą w przyrodzie prawie wolną od soli, lecz spływając po dachach znajduje tam wiele istot organicznych, bądź nieorganicznych, które rozpuszcza. Z wód rzecznych najczystszemi są wytryskujące z gór granitowych i płynące w granitowém łożysku. Najgorszą jest woda studzienna, która nie wydostaje się z warstw głębokich, ale pochodzi z wód zaskórnich, przepływających warstwy napływowe, z których mnóstwo soli zabiera. Deszczówka jednak mimo swéj czystości zawiera w 100.000 częściach, części stałych 3. Woda rzeczna 20, źródlana 25, studzienna 50. Niemniéj wielka zachodzi różnica w solach rozpuszczonych w wodzie. Woda ze studzien znajdujących się w pobliżu kloak, kanałów, gnojówek, cmentarzy, zawiera mnóstwo pierwiastków organicznych gnijących, a bardzo zdrowiu szkodliwych; z pomiędzy zaś soli znajdują się w niéj węglany wapna i magnezyi, siarkany wapna, sody, a czasem potażu, chlorki sodu, wapna i magnezyi, saletrany, sole żelazne, gliniowe i krzemowe. Sole żelazne lubo rzadziéj się znajdują, lecz chociażby w małéj były ilości w wielu rzemiosłach wywierają wpływ szkodliwy, udzielając fabrykatom żółtéj barwy. Wyrabiający krochmal, blécharz, farbiarz, muszą się soli tych bardzo wystrzegać. Woda zawierająca siarkany, po długiém staniu rozkłada się i wydaje nieprzyjemny odor siarki; części roślinne i zwierzęce znajdujące się w wodzie, gnijąc wydają wyziewy smrodliwe. Woda pochodząca z bagnisk jest szkodliwą zdrowiu, a nieprzydatną ani do picia, ani do rękodzieł.

Wody wyżéj wymienione można oczyścić; dodatek chlorku wapna naprawia wodę siarką cuchnącą; filtrowanie przez pokłady żwiru, piasku i węgla, oczyszcza wodę skażoną cząstkami organicznemi zwierzęcemi i roślinnemi. Dodatek ciał zawierających garbnik, jak np. kory dębowéj także ją nieco poprawia.

Znając przeto sposoby jakie do naprawy wody twardéj podaje nauka, nie należy je lekceważyć, ale

radzić się jéj w każdym wypadku, gdyż za jéj pomocą oszczędzić można wiele i czasu i pieniędzy.

Gospodarstwo wiejskie i koleje żelazne.

W Austryi przybywa ciągle kolei żelaznych, ale ani kierunek, w którym one wybudowane zostały i budują się daléj, ani urządzenia, od których ich pożytek zawisł, ani taryfy przewozowe, które pobierają — nie odpowiadają w zupełności wymaganiom ekonomiki. Gdy dodamy do tego, że wschodnia część monarchii pod względem budowy kolei żelaznych po macoszemu dotąd traktowaną była — pojmiemy łatwo, jak handel, przemysł a osobliwie gospodarstwo wiejskie cierpią na tém.

Będziemy się starać to, cośmy wypowiedzieli, udowodnić, bo utyskiwania ogólnikowe bez wskazania przyczyn, w których złe spoczywa, nie mają według nas żadnego znaczenia, bo nikogo nie pouczą i nie przekonują.

Chcąc porównać koleje żelazne pewnego państwa z siecią kolei żelaznych innych państw należy dwa momenta uwzględnić, bo te jedynie mogą dostarczyć skali porównawczéj. Pierwszym momentem jest stosunek posiadanych przez pewne państwo kolei do rozległości jego przestrzennéj, drugim długość tych kolei odniesiona do jego ludności.

Belgia przedstawia się nam z pomiędzy państw Europy i Ameryki pod pierwszym względem (stosunek istniejących kolei żelaznych do rozległości przestrzennéj) najkorzystniéj; pod ostatnim (stosunek odniesiony do ludności) stoją najwyżéj Stany Zjednoczone Ameryki północnéj. Belgia posiada na 1.000 mil kwadratowych przestrzeni kolei żelaznych 798 mil; w Stanach Zjednoczonych Ameryki północnéj przypada na 1 milion ludności 250 mil kolei żelaznych.

Jak daleko Austrya od tego stopnia rozwoju komunikacyjnych środków jest oddaloną, świadczą cyfry jéj kolei żelaznych, bo w Austryi istnieje dotąd dopiéro 93 mil kolei żelaznych na 1.000 mil kwadratowych przestrzeni, a na 1 milion mieszkańców posiadamy dotąd tylko 29 mil kolei żelaznych. Tak więc Austrya zajmuje pod względem kolei żelaznych między państwami europejskiemi jedno z najniższych miejsc, a bierzmy i to na uwagę, że komunikacya rzeczna i kanałowa dotąd bardzo słabo jest rozwinięta, a brzegów morskich Austrya posiada szczupło bardzo.

Stosunek kolei żelaznych w Austryi do przestrzeni, powierzchni i ludności, któryśmy dopiéroco podali, a który już tak niekorzystnie świadczy o jéj środkach komunikacyjnych ulepszonych, tyczy się całéj monarchii zbiorowo. Jeżeli jednak popatrzymy na kartę kolei żelaznych Austryi, dostrzeżemy, że część wschodnia państwa pod względem kolei żelaznych w porównaniu z zachodnią rażącą przedstawia różnicę. Galicya np. ma dotąd dopiéro 24 mil kolei żelaznych na 1 milion ludności, a niespełna 80 mil kolei żelaznych na 1.000 mil kwadratowych!

Jakie ztąd skutki? Odpowiedź łatwa. Gospodarstwo wiejskie, które jest podstawą przemysłu w Austryi, srodze zostaje upośledzone, bo koleje żelazne w Austryi budowano dotąd prawie wyłącznie na korzyść prowincyj przemysłowych monarchii. Prowincye rolnicze Austryi nie mogą się podźwignąć w dobrobycie, bo dla braku dobrych i tanich środków komunikacyjnych nie są w stanie rozwinąć jakby potrzeba przemysłu i handlu u siebie, bo nie są w stanie wytrzymać konkurencyi z produktami rolnictwa i przemysłu rolniczego dostawianemi zachodniéj Europie morzem z Australii i Ameryki. Nie dość na tém, że Galicyi brakuje kolei żelaznych, że transport produktów naszych na osiach zanim się one do kolei żelaznych dostaną, obciąża je bardzo dotkliwie — ale kolejom żelaznym w Austryi brakuje bardzo często środków transportowych, co na ogromne straty naraża gospodarstwo wiejskie, a taryfy przewozowe od płodów surowych w Austryi są w porównaniu z taryfami innych państw o wiele bardzo droższe.

Ponieważ zamierzyliśmy sobie dowieść, że nasze gospodarstwo wiejskie dla braku łatwéj i taniéj komunikacyi (a którą tylko koleje żelazne umożliwiają) ogromnie cierpi, zmuszeni się widzimy omówić bliżéj kwestyę taryf przewozowych, odnoszących się do płodów rolnictwa, leśnictwa i produktów zwierzęcych.

Cyfry są najpewniejszą podstawą do ocenienia stosunków gospodarczych pewnego państwa, z tego więc powodu i my w naszym wywodzie oprzemy się wyłącznie na cyfrach, pozostawiając wszelkie rozumowanie na uboczu.

Na jedną milę kolei żelaznych przypada w Austryi 36.000 morgów n. a. ornego gruntu. Porównując pod tym względem Austryę z innemi państwami, wprawdzie korzystniéj położeni jesteśmy od Włoch, Hiszpanii, Rosyi, Turcyi, Portugalii i Grecyi, ale państwom tym brak środków komunikacyjnych tego rodzaju do wywozu produktów rolniczych i półfabrykatów mniéj się uczuwać daje, bo jak np. Włochy i Hiszpania mają znaczną konsumcyę w kraju, a brzegi morskie wynagradzają im w znacznéj części brak kolei żelaznych, w Austryi zaś przypada na 271.000 mierzyc produkcyi rolniczéj zaledwie jedna mila kolei żelaznych. Jeszcze jaskrawiéj przedstawi się nam niedostateczność ta, jeżeli się popatrzymy na rolnicze stosunki wschodniéj części monarchii, mianowicie Galicyi.

Przejdźmy teraz do taryf przewozowych.

Aby sobie ułatwić zadanie, weźmiemy cyfry taryf przewozowych od zboża, roślin strączkowych, okopowych i olejnych tak, jak istniały w przeszłym roku w czasie rozpoczęcia się wojny. Fracht od przewozu wymienionych artykułów wynosił od jednego centnara na przestrzeń jednéj mili (bez dodatku ażia i innych dodatków) na kolejach:

Aussig-Cieplice	3·65	centów.
Czeskiéj zachodniéj	3·75	„
Berneńsko-Rossickiéj	3.—	„
Busztehradzkiéj	3·39	„
Fünfkirchen-Bażaskiéj	0·84	„
Galicyjskiéj Karola Ludwika	1·56	„
Grac-Köflachskiéj	3·13	„
Cesarza Ferdynanda i Morawsko-Szląskiéj północnéj	1·56	„
Cesarza Franciszka Józefa	1·60	„
Cesarzowéj Elżbiety	1·31	„
Koszycko-Oderberskiéj	2·40	„
Lwowsko-Czerniowieckiéj	1·95	„
Austryackiéj państwowéj	1·34	„
Pierwszéj Siedmiogrodzkiéj	0·60	„
Austryacko-południowych	1·02	„
Austryackiéj północno-zachodniéj	1·22	„
Nadcisańskiéj	1·56	„
Turnau-Kralup-Pragskiéj	3·—	„
Król. węgierskich rządowych	0·60	„
Południowéj, północno-niemieckiéj połączającéj	1·43	„

Podaliśmy taryfy przewozowe opłacane od zboża na dwudziestu najznaczniejszych liniach kolei żelaznych w Austryi, a podaliśmy taryfy najniższe, tj. takie, które zarządy pobierają tylko w razie ładowania pewnéj oznaczonéj ilości, albo od pewnéj oznaczonéj z góry przestrzeni (z wyjątkiem kolei siedmiogrodzkiéj i kolei węgierskich rządowych, na których opłacają się taryfy tak zwane fenikowe, tj. jeden fenik v. pół centa od jednéj mili i jednego centnara). Taryfa przewozowa przeciętna na tych dwudziestu liniach kolei żelaznych wynosi od jednego centnara zboża na jedną milę dwa centy w. a..

Jaki więc wpływ na nasze zboże wywierają tak wysokie taryfy przewozowe? Oto ten, że każdy centnar zboża, który sto mil drogi przebyć musi, staje się najmniéj o 2 złr. w. a. droższym. Gdyby na kolejach w Austryi istniały taryfy fenikowe, podrożenie to zboża wynosiłoby tylko 50—60 cent. w. a. na centnarze. Jeżeli do tego dodamy teraz, że fracht za dostawę każdego centnara naszego zboża do kolei żelaznéj na osi na mniéj więcéj 1 złr. w. a. przyjąć można — to okaże się, że każdy centnar zboża naszego, który 100 mil drogi zrobić musi do granicy, o 3 złr. w. a. już jest droższym od tamtejszego, i że wywóz zboża naszego za granicę wtedy tylko jest możliwy, jeżeli przyczyny nadzwyczajne, jak np. nieurodzaj, wojna, podniosą tam cenę zboża do wysokości niezwykłéj.

Aby uwydatnić sprzeczność rażącą, jaka pomiędzy naszemi i zagranicznemi taryfami przewozowemi od zboża istnieje, przywiedziemy tu taryfy dziesięciu rozmaitych kolei niemieckich.

Taryfa przewozowa od jednego centnara zboża na jedną milę wynosi na kolejach:

Akwizgran-Mastricht	1·4	centów w. a.
Badeńskich rządowych	1·0	„ „
Bawarskich wschodnich rządowych	0·5	„ „
Hanowerskich rządowych	0·5	„ „
Saskich rządowych	0·8	„ „
Górno-Szląskiéj	1·25	„ „
Pruskiéj wschodniéj	0·75	„ „
Taunus	0·66	„ „
Drezdeńsko-Lipskiéj	0·70	„ „
Meklemburskiéj	0·90	„ „

Na tych dziesięciu liniach wynosi więc fracht od przewozu jednego centnara od mili 0·8 centów w. a. w przecięciu, a wybraliśmy umyślnie te linie, które do najtańszych nie należą. Najdroższa z nich, jak widzimy, jest kolej Górno-Szląska, bo na niéj wynosi fracht 1·25 centów. (W Austryi, jak widzieliśmy, można się spotkać z trzy razy wyższą taryfą przewozową od zboża.)

Jeżeli już porównanie naszych taryf przewozowych od zboża z niemieckiemi upoważnia do skarg słusznych — to więcéj jeszcze uzasadnią je nam taryfy przewozowe od sztucznych nawozów, od soli nawozowéj, od sprzętów rolniczych, rur drenowych itp. rzeczy potrzebnych gospodarstwu wiejskiemu, porównane z niemieckiemi.

Jak wiadomo, istnieją na kolejach naszych zwykle dwie (tylko wyjątkowo trzy) klasy taryf, z których jedna obejmuje zwykłe (normalne), druga zaś obniżone pozycye frachtowe. Za granicą mają zwykle kilka klas taryf i ztąd pochodzi, że w Austryi od nawozów sztucznych często się opłaca wyższy fracht nawet jak od zboża, bo zboże liczą np. podług obniżonych, a nawozy sztuczne i inne potrzeby gospodarstwa wiejskiego podług normalnych taryf.

Koleje w Niemczech pobierają następujące taryfy od jednego centnara sztucznych nawozów na jedną milę:

Akwizgran-Mastricht	1·05	centów w. a.
Badeńskie rządowe	0·45	„ „
Bawarskie wschodnie rządowe	0·50	„ „
Hanowerskie rządowe	0·50	„ „
Saskie rządowe	0·60	„ „
Górno-Szląska	0·50	„ „
Prusko-Wschodnia	0·65	„ „
Taunus	0·66	„ „
Drezdeńsko-Lipska	0·58	„ „
Meklemburska	0·75	„ „

Zestawiwszy powyższe opłaty przewozowe od sztucznych nawozów z opłatą od zboża na tych kolejach — znajdziemy, że siedm z nich posługuje się niższemi taryfami przewozowemi od sztucznych nawozów jak od zboża, a kolej Górno-Szląska, która zbożu taryfy fenikowéj odmówiła — nawóz sztuczny przewozi za 2/5 frachtu zbożowego.

Na kolejach w Austryi rzecz ma się zupełnie przeciwnie. Od nawozu sztucznego płaci się w Austryi jeżeli nie więcéj jak od zboża, to mniéj nie. I tak np. na kolei czeskiéj zachodniéj płaci się 2 centy więcéj od centnara nawozu sztucznego, jak od centnara zboża; na kolei Franciszka Józefa 2·04 centy od nawozu sztucznego (od zboża 1·60 centów); na kolei Lwowsko-Czerniowieckiéj płaci się od centnara sztucznego nawozu 2·52 centów (od zboża 1·95). Na jednéj kolei Karola Ludwika taryfa od przewozu nawozów sztucznych jest niższą jak taryfa od zboża, ale zawsze wyższą jak od kartofli i buraków.

Czy trzeba nam jeszcze dowodzić więcéj, że pod tego rodzaju warunkami przewozowemi (a co się tycze zboża, nawozów sztucznych — tycze się to samo innych środków pomocniczych gospodarstwa wiejskiego, w które jednak szczegóły bliżéj wchodzić miejsca nam brakuje) — gospodarstwo wiejskie w wschodniéj części monarchii, a więc w Galicyi, srodze jest uciśnione, że odbyt zboża naszego za granicą jest utrudniony, a często bardzo zupełnie niemożliwy?

Taryfy przewozowe od drzewa, porównując je z taryfami pobieranemi na kolejach krajów ościennych, równie nie wytrzymują krytyki. Cyfry niżéj podane usprawiedliwią nasze twierdzenie.

Od jednego centnara drzewa (opałowego i porządkowego) płaci się od jednéj mili na kolejach:

Aussig-Cieplice	3·65	cent. w. a.
Zachodnio-Czeskiéj	2·55	„ „
Bereńsko-Rossitzkiéj	3·00	„ „
Busztehradzkiéj	3·39	„ „
Fünfkirchen-Bareskiéj	0·84	„ „
Galicyjskiéj Karola Ludwika	1·02	„ „
Grac-Köflach	3·06	„ „
Cesarza Ferdynanda i Morawsko-Szląskiéj północnéj	1·06	„ „
Cesarza Franciszka Józefa	1·60	„ „
Cesarzowéj Elżbiety	1·06	„ „
Koszycko-Oderbergskiéj	2·40	„ „
Lwowsko-Czerniowieckiéj	1·74	„ „
Austryackiéj rządowéj	1·62	„ „
Austryackiéj półnoeno-zachodniéj	1·13	„ „
Południowéj, północno-niemieckiéj połączającéj	1·13	„ „
Nadcisańskiéj	1·00	„ „
Turnau-Kralup-Pragskiéj	3·00	„ „
Król. węgierskich rządowych	0·60	„ „
Pierwszéj siedmiogrodzkiéj	0·60	„ „
Austryacko-południdwych	1·52	„ „

Na wymienionych liniach kolei żelaznych w Austryi płaci się więc na dziewięciu od przewozu drzewa to samo co od zboża, na dwóch jeszcze więcéj, a tylko dziewięć pobierają od transportu drzewa mniéj jak od zboża.

Koleje państwa niemieckiego, których taryfy zbożowe wyżéj podaliśmy, pobierają od jednego centnara drzewa za każdą milę:

Akwizgran-Mästricht	1·04	cent. w. a.
Badeńskie rządowe	0·70	„ „
Bawarskie wschodnie rządowe	1·00	„ „
Hanowerskie rządowe	0·75	„ „
Saskie rządowe	0·80	„ „
Górno-Szląska	0·66	„ „
Pruska Wschodnia	0·75	„ „
Taunus	0·66	„ „
Drezdeńsko-Lipska	0·70	„ „
Meklemburska	0·90	„ „

Z tych kolei dwie tylko więcéj pobierają od przewozu drzewa jak od zboża; sześć pobiera od przewozu drzewa to samo co od zboża, a kolej górno-szląska, która co do przewozu zboża jest najdroższą pomiędzy kolejami niemieckiemi zastosowuje do przewozu drzewa taryfę fenikową. Że wymieniona reszta (sześć) kolei żelaznych nie pobiera opłaty przewozowéj niższéj od drzewa jak od zboża, zadziwiać nas nie może, bo one transportują zboże za opłatą taryfy fenikowéj.

Gdybyśmy tu jeszcze omówić chcieli taryfy pobierane na kolejach w Austryi od bydła, owiec, świń, od produktów zwierząt domowych i przemysłu rolniczego, artykuł nasz przybrałby rozmiary, których w żaden sposób nadać mu nie możemy. Dodamy tyle w końcu, że wprawdzie za granicą (w ogólności rzecz biorąc) taryfy przewozowe od tych przedmiotów nie o wiele są niższe jak u nas, na wielu jednak liniach służy im tam taryfa obniżona.

Dane porównawcze, umieszczone przez nas, są, jak się spodziewamy, dostatecznym dowodem, że wysokie taryfy przewozowe przygnębiają nasze gospodarstwo wiejskie, i że tu potrzeba koniecznie radykalnéj reformy, aby raz tamę położyć eksploatacyi tych środków komunikacyjnych, tamujących rozwój naszego rolnictwa, naszego przemysłu i naszego handlu.

Lokomotywy dla kolei drugorzędnych.

Koleje żelazne są dzisiaj jedną z najgłówniejszych dźwigni przemysłu; gdzie ich nie ma tam i przemysł wzrastać i zakwitnąć nie może. Sieć kolei zwiększa się wprawdzie corocznie, ale nie wszędzie opłaca się budować i utrzymywać kosztowne koleje główne. W okolicach mniéj ludnych a przecież posiadających bądź płody surowe, bądź przemysł mały, który za ułatwieniem komunikacyj rozwinąć się może, zaradzić można potrzebie przez budowę kolei wicynalnych. Istnieją już dzisiaj takie drogi w niektórych krajach europejskich; nadto w wielu miejscach przy budowie kolei głównych zakładaję tymczasowe koleje dla ułatwienia zwózki materyałów do budowy potrzebnych; najgłówniejszą jednak przeszkodą do ich upowszechnienia jest brak odpowiednich lokomotyw. Obsługiwanie ich końmi nie odpowiada celowi szybkiéj i taniéj komunikacyi; zwykłe zaś lokomotywy są zaciężkie i zadrogie. Fabrykanci lokomotyw, zarzuceni obstalunkami, którym prawie podołać nie są w stanie, nie uważają za korzystny interes dla siebie wyrabiać lokomotywy dla dróg drugorzędnych; fabrykanci innych machin parowych nie mają ani potrzebnych wiadomości, ani wprawy i dlatego nie trudnią się ich wyrobem, a jeżeli je robią, są one prawie nie do użycia. Z tego powodu na niektórych kolejach drugorzędnych, zarzucono obsługę lokomotyw i powrócono do koni.

Wyrób dobrych lokomotyw dla dróg drugorzędnych nie jest łatwém zadaniem. Lokomotywa taka powinna posiadać przymioty właściwe swemu przeznaczeniu, a mianowicie:

Lokomotywy mające kursować po kolejach wicynalnych winny przedewszystkiém mieć jak najprostszą konstrukcyę, ażeby maszynista przeznaczony do ich utrzymania z łatwością obeznał się z ich składem, użyciem i prowadzeniem; budowa ich powinna być mocną, a każda cząstka funkcyonować dobrze i bezpiecznie, aby nie potrzebowały częstych naprawek pociągających za sobą przerwę w usłudze. Powinny daléj mieć taki skład, iżby mogły kursować po drogach lekko zbudowanych, przebywać łatwiéj większe spadki i ostrzejsze łuki, niż lokomotywy na zwykłych drogach żelaznych; nie powinny wykolejać się łatwo, a być tak urządzone, aby w razie wykolejenia się można je bez trudności napowrót ustawić na szynach i odbywać daléj drogę. Nakoniec lokomotywy przeznaczone dla kolei drugorzędnych powinny óbok możliwéj lekkości posiadać jak największą siłę, gdyż posiadając takie przymioty nie będą ani szyn tak prędko zużywać, ani same ulegać prędkiemu zepsuciu; koszta więc utrzymywania kolei żelaznéj o wiele się zmniejszą, jeżeli lokomotywy będą posiadały zalety wyżéj wymienione.

W ostatnich dopiéro dwóch latach jedna z fabryk machin parowych w Monachium zaczęła wyrabiać lokomotywy dla kolei drugorzędnych; budują się tam lokomotywy różnych rozmiarów i siły. Jedne z nich są o sile 60—100—150 koni; lokomotywy te mają zwykły odstęp pomiędzy kołami i mogą być używane na kolejach pierwszorzędnych, a przebiegać spadki 1:100. Oprócz tych wyrabia fabryka lokomotywy o sile 20 koni, mające odległość pomiędzy kołami od 671 do 1105 milimetrów; nakoniec maleńkie parowozy o sile siedmiu koni z odstępem 500 milimetrów między kołami. Wszystkie mniejsze lokomotywy mogą przebiegać spadki bardzo strome od 1:70 aż do 1:25, i ostre łuki (zakrzywienia kolei), a przeznaczone są wyłącznie na posługi przemysłu.

Rozmaite wiadomości.

Przewóz wołów do Wiednia. Kilkakrotnie donosiliśmy, iż z polecenia ministerstwa rolnictwa mają się odbyć próby przewozu bydła w wagonach nowego systemu z Czerniowiec do Wiednia. Po przezwyciężeniu mnóstwa przeszkód robionych głównie przez zarządy kolei żelaznych galicyjskich, próby te nakoniec się odbyły, a ich wypadek jest następujący. Przewieziono z Czerniowiec do Florisdorfu 30 wołów, o ile w możności jednakowych, w czterech wagonach rozmaitego systemu i okazało się, iż:

a) Z 8 wołów, przewiezionych w zwykłych wagonach, niekarmionych i niepojonych w drodze każdy stracił na wadze po . . . . 62 funt.

b) Z 8 wołów przewiezionych w zwykłych wagonach, karmionych i pojonych we Lwowie i Oświęcimie po . . . . 49 „

c) Z 8 wołów przewiezionych w wagonach systemu Webera, karmionych i pojonych w drodze po . . . . 48 „

d) Z 6 wołów przewiezionych w wagonach systemu Wilhelma Keida, karmionych i pojonych w drodze po . . . . 21 „

Cyfry te przemawiają tak dowodnie, jaką szkodę ponosi ogół przez złe transportowanie wołów w lichych wagonach, że niepotrzeba nad tém się rozpisywać. Dość tylko pomnożyć ubytek powyżéj wskazany przez ilość wołów transportowanych corocznie z Galicyi do Wiednia, aby się przekonać ile traci się mięsa skutkiem niedbalstwa i lekceważenia dyrekcyj kolei żelaznych. Trzeba jednak prócz tego wziąść na uwagę i to, że woły źle karmione i pojone w drodze, lub niekarmione i niepojone wcale zupełnie w innym stanie dostają się do Wiednia, aniżeli pielęgnowane należycie i że nie tylko tracą na ilości mięsa, ale samo mięso traci na dobroci i pożywności. Jeżeli dalsze próby zostaną przedsięwzięte, a bydło zaraz po przybyciu będzie bitém i próbowaném co do pożywności mięsa, to w takim razie zapewne jeszcze większe okażą się różnice. Do strat na wadze i pożywności doliczyć jeszcze należy ogromne szkody jakie wyrządza handlowi transport lekkomyślny, niedbały i niesumienny, ułatwiający szerzenie się zarazy na bydło; szkody, które corocznie przyprawiają o milionowe straty mienie narodowe i ludności ciężko uczuć się dają. Wobec takiego niedbalstwa i lekceważenia publiczności, z której się żyje, przypuszczać można, że albo zarządy kolei i ekspedytorowie nie znają znaczenia swych obowiązków, albo nie mają dobréj woli do ich pełnienia i nie umieją lub wcale nie chcą rachować.

Wywóz bydła z Austryi i Węgier w r. 1870. Wywieziono za granicę wołów i buhajów 56.079, a mianowicie 20.162 z Wyższéj Austryi, 10.673 z Wybrzeża, 9.918 z Czech i 1.934 z krajów korony węgierskiéj. Krów 17.947 (najwięcéj bo 9.315 sztuk z Tyrolu i Voralbergu); 6.819 jałowizny; 32.451 cieląt (13.062 z Tyrolu i Voralbergu). Owiec i kóz 201.746 (z tych 56.035 z Austryi Górnéj, 58.116 z Salcburga, 40.787 z Węgier). Jagniąt i koźląt 29.079 (z Węgier 14.113, z Wybrzeża 11.180). Świń 289.722 (z Czech 202.046). Nakoniec 19.121 prosiąt (11.933 z Czech).

Targowisko centralne wołów w Wiedniu zostanie wkrótce zwiększone i zupełnie przekształcone przez władze gminne stolicy. W tym celu zakupiono 28.360 sążni gruntu, a po połączeniu z dotychczasowém targowiskiem cała rozległość będzie wynosić 46.900 sążni kwadratowych, czyli blisko 29$^{1}/_{2}$ morgów przestrzeni. Dwie ulice przebiegające całą targowicę wzdłuż, podzielą ją na dwie części, z których jedna przeznaczoną będzie dla wołów, druga dla świń, cieląt, owiec i jagniąt. W oddziale wołów staną trzy wielkie szopy na 6.000 sztuk, z których każda zajmie 1.800 sążni kwadratowych miejsca. Bydło będzie się ustawiać w oddziałach po 20 sztuk. Cztéry stajnie, każda zajmująca przestrzeni 1.200 sążni, służyć będą do zachrony bydła podczas niepogody; przy każdéj stajni znajdować się będzie po dwa poiska. W drugim oddziale wystawią trzy szopy, z których każda ma być długą na 50, a szeroką na 30 sążni. Jedna z nich obejmie 10.000 owiec, dwie drugie po 5.000 cieląt i świń; tu oprócz poisk urządzone będą sadzawki do pławienia trzody chlewnéj. Przejścia pomiędzy budowlami mają być szerokie na 8 sążni; główne ulice po 15 sążni. W pośrodku pomieści się restauracya, kawiarnia, otoczone ogrodem, lokale dla wekslarzy, agentów i rzeźników. Przy wnijściach są biura administracyi, weterynarzy, nadzorców i straży skarbowéj. Przestrzeń oddzielona z dwoma dziedzińcami pokrytemi dachem, mające obok 10 izb rzezalnych, przeznaczoną będzie dla bydła chorego lub podejrzanego o zarazę. Dostateczna ilość wody doprowadzoną będzie wodociągami kolei żelaznéj państwowéj. Również będzie osobne miejsce do topienia łoju. Do kolei państwowéj prowadzić ma odnoga o podwójnych szynach, długa na 1.160 sążni, poprowadzona wiaduktem wysokim na 12—15 stóp. Oprócz tego rozbiegać się będą na wszystkie strony drogi bite, do głównych gościńców dochodzące. Budownictwo obliczyło koszta urządzenia na 6 milionów guldenów i wnosi, aby wszystkie budowle były wykonane po największéj części z żelaza, pokrycia dachów ze szkła. Rada miejska jednak chciałaby wykonać budynki dla bydła z drzewa, a wydatki rozłożyć na lat trzy po dwa miliony rocznie.

Konferencya w celu powstrzymania szerzenia się zarazy na bydło ma przyjść do skutku jeszcze w roku bieżącym na przedstawienie rządu austryackiego. Szwajcarya już przyrzekła współudział. Głównym przedmiotem narad będzie obmyślenie środków, ażeby zaraza nie mogła dostawać się na Zachód z Rosyi i z księstw naddunajskich.

Konferencya pocztowa międzynarodowa ma się zebrać w początkach lipca w Berlinie. Przedmiotem narad ma być obniżenie opłat listowych, oraz uproszczenia obrachunku opłat od przesyłek pakietów i pieniędzy. Wreszcie zaprowadzenie jednéj powszechnéj taryfy pocztowéj na całéj kuli ziemskiéj.

Kolej gotardzka. Odkąd zaczęto budować koleje żelazne, żadna z nich nie obudziła takiego interesu jak kolej mająca iść przez górę św. Gotarda, którą niezbyt dawno parlament włoski zatwierdził. Kolej ta, jak mówi austryacko-węgierski korespondent, jest dalszym ciągiem usiłowań i zabiegów ministra pruskiego, które dokonały przekształcenia karty europejskiéj i postawiły Prusy na czele polityki téj części świata! W zeszłym roku, kiedy na krótki czas przed wynalezieniem przez Bismarka kandydatury Hohenzollerna na tron hiszpański, spór o kolej gotardzką zapełniał kolumny dzienników urzędowych pruskich i francuskich, książe Grammont, ówczesny minister cesarza Napoleona, oświadczył, iż nigdy nie zezwoli na przeprowadzenie przez neutralną Szwajcaryę kolei, którąby wyłącznie pruskim interesom służyła. Francya dowiedziała się zapóźno, a Austrya nie przeniknęła tego wcale, że pruski minister oddawna zamierzył za pomocą rzeczonéj kolei przez górę św. Gotarda zapanować z Berlina nad morzem śródziemném; wiedział on o tém dobrze, że jeżeli powiedzie się Prusom zbudować tę kolej i dowolnie nad nią zapanować, wtedy będą mogły zepchnąć Francyę i Austryę do państw drugorzędnych. Zaledwie Prusy odetchnęły po zwycięztwie Sadowy, Bismark natychmiast podniósł projekt doprowadzenia do skutku kolei gotardzkiéj, któréj pierwszy zarys ułożył będąc jeszcze posłem przy dworze francuskim. W r. 1869 projekt ten zaszedł już tak daleko, że można go było przedłożyć Szwajcaryi i parlamentowi północno-niemieckiemu. Bismark zachęcał obadwa rządy, ażeby przyłożyły się do wykonania kolei, dając po 20 milionów franków. Sumę zaś 60 milionów miały dać Włochy. Lecz wówczas rząd włoski nie śmiejąc się narazić cesarzowi Napoleonowi, wahał się z swéj strony popierać ten projekt. Napoleon wiedział, że kolej ta może się stać dla Francyi niebezpieczną, ułatwiając komunikacyę i stosunki Włoch z Niemcami. Korzystając z dzisiejszego położenia Francyi, Bismark wymógł na rządzie włoskim udzielenie koncessyi i kredytu 50—60 mil. franków na zbudowanie kolei gotardzkiéj. Teraz widać jasno dlaczego minister pruski taką wagę przywięzywał do nabycia kolei wschodniéj (alzackiéj) we Francyi. Kolej gotardzka jest dalszém przedłużeniem kolei wschodniéj i w razie wkroczenia Francuzów przez górę Cenis do Włoch, natychmiast wojska niemieckie koleją gotardzką będą mogły pospieszyć tamże.

Kolej ta jednak ma jeszcze inne znaczenie, a mianowicie handlowe; północne bowiem Niemcy będą się mogły obejść bez kolei francuskich i austryackich, mając ułatwiony związek z Włochami i morzem śródziemném przez kolej gotardzką. Porty włoskie w Genui i Liworno staną otworem dla handlu niemieckiego, który wówczas będzie mógł rozwijać się swobodnie na morzu śródziemném. Włochy zezwalając na kolej gotardzką, kują dla siebie więzy, gdyż zaborczy duch pruski z czasem może zapragnąć rozszerzenia swéj władzy nad pięknemi równinami Lombardyi, a wyprawa Hohenstaufów łatwo powtórzyć się mogą. Nakoniec kolej gotardzka zrobi potężną konkurencyę drogom żelaznym austryackim, a mianowicie lombardzkiéj, która i tak zaledwie utrzymać się jest w stanie.

Nowa metoda fermentacyi wina. Zwykłe wino ażeby się wyrobiło i nabrało dobroci, smaku, wytrawności i bukietu, poddaje się odpowiedniéj fermentacyi, trwającéj bardzo długo. W przeciągu tego długiego czasu wino narażoném jest na niebezpieczeństwo skwaszenia i zepsucia. Fermentacya krócéj trwać nie może, bo wino tylko powierzchnią styka się z powietrzem. W ostatnich czasach kipery kalifornijskie wpadli na pomysł skrócenia fermentacyi. Przeprowadzają oni rurki przez naczynie, w którém wino fermentuje; przez rurki te wtłacza się powietrze za pomocą miechów, a tym sposobem krąży ciągle w płynie i wyrabia je szybko. Twierdzą, iż przy użyciu téj metody fermentacya ma trwać zaledwie kilka dni; czy tak jest w saméj rzeczy nie ośmielamy się twierdzić, że jednak trwa daleko krócéj, niż zwyczajna, wątpić nie można.

Druk za pomocą światła. Wiadomo, iż przed paru laty wynaleziono sposób robienia odcisku z płyt fotograficznych; dziś po jego wydoskonaleniu, druk fotograficzny, zwany od swego wynalazcy Alberta, albertotypią, stał się już w Niemczech ważną gałęzią przemysłową. Fotografowie Ohm i Grossmann otworzyli tego rodzaju drukarnie w Monachium i Berlinie. Odbicia otrzymane z płyt z powierzchowności wcale się nie różnią od zwykłych fotografij, że jednak sporządzone są za pomocą czerni drukarskiéj, przeto światło nie działa na nie i przez długie lata przechowują się bez zmiany, a nadto wilgoć im nie szkodzi. Zakład wymieniony wykonywa odbicia rozmaitéj wielkości, począwszy od formatu karty wizytowéj aż do 2½ stóp kwadratowych. Jeżeli osoba mieszkająca daleko od Monachium lub Berlina nie może sama przybyć do zdjęcia fotografii, dość będzie przysłać płytkę szklaną z obrazem odwrotnym (negatywnym), z jakiego właśnie po stosownem spreparowaniu wykonywują się odbicia.

Hartowanie szyn kolejowych. W r. 1870 rząd austryacki wysłał p. Tunnera, radcę ministeryalnego, dla zwidzenia fabryk żelaznych w Rosyi. W sprawozdaniu swém, złożonem ministerstwu rolnictwa, p. Tunner zwraca uwagę na hartowanie szyn kolejowych: „Oddawna zauważano, że szyny, a mianowicie ich końce, zwłaszcza na kolejach na których odbywa się wielki ruch lub przebiegających okolice górzyste szybko się zużywają i starano się temu zaradzić. W tym celu albo końce szyn wyrabią się z stali pudlingowéj, albo, co lepiéj, całe szyny odlewa się ze stali besemerskiéj. Użycie stali lub żelaza twardszego utrudnia wyrabianie, a zarazem szyny łatwiéj pękają. W Austryi i Niemczech z obawy pękania szyn nie używano dotąd na wielką skalę hartowania przez nagłe oziębienie; tymczasem w Rosyi przypadkowo doszli, że sposób ten nadania trwałości szynom jest bardzo odpowiednim i w fabrykach księcia Demidowa używają go powszechnie, a szyna wychodząca z pod walców i obcięta, natychmiast zanurza się w zimnéj wodzie i przez to otrzymuje potrzebną twardość. Jeżeli w Rosyi, gdzie w zimie podczas 30to-stopniowego mrozu odbywa się podróż, szyny hartowane wybornie się trzymają, to w Austryi leżącéj w nierównie łagodniejszym klimacie sposób ten dałby się z korzyścią zastosować. Hartowanie szyn wykonane odpowiednio własności żelaza, z jakiego je sporządzają, tém więcéj zasługuje na uwagę naszych fabryk żelaznych, zatrudniających się wyrobem materyału dla kolei żelaznych, że lubo wymaga znajomości technicznéj, nie przymnaża wcale kosztów, a według doświadczeń zrobionych w Rosyi nadając im nierównie większą trwałość znaczną przynosi oszczędność.

Doniesienia rolnicze, przemysłowe i handlowe.

Kraków 8 lipca.

Nadchodzące ze wszystkich stron wiadomości zapowiadają przeciętnie pomyślne zbiory; po deszczach zaczęła się w ostatnich dniach na Zachodzie ustalać pogoda; z powodów tych nastąpiło otrętwienie na wszystkich wielkich targach europejskich. O wielkich zakupach nikt nie myśli, zapasy starego zboża wszędzie są znaczne, nic więc dziwnego, że się ceny chwieją i spadają; jedynie w razie gdyby nastąpiły słoty i pogoda nie sprzyjała sprzętom, możnaby się spodziewać podrożenia. Nadzieje wielkiego zbytu zboża do Francyi coraz więcéj słabną, zdaje się bowiem, że Ameryka i Rosya potrzeby tego państwa w największéj części pokryją. Rzepak zrodził się wszędzie obficie, na zbyt jego do Francyi wiele liczyć nie można; chociaż bowiem tegoroczny zbiór rzepaku we Francyi wyniesie zaledwie ⅓ zwykłych sprzętów, to znowu z drugiéj strony zapasy oleju w Paryżu są jeszcze bardzo wielkie. Podczas ostatniéj katastrofy zgorzało go 2 mil. kilogramów, ale w składach paryskich znajduje się jeszcze około 13 mil. kilogramów. Nadto nałożenie ceł wchodowych na produkty surowe wpłyną na to, że zakup rzepaku będzie się musiał ograniczyć do niezbędnéj potrzeby.

Wczorajszy targ na Kleparzu był bardzo skromny. Pszenicy całkiem nie chciano kupować, wyjąwszy najprzedniejsze ziarno, za które płacono do złr. 11·50 za korzec. Żyta do Prus wcale nie kupowano, górale tylko nabywali pośledniejsze ziarno, płacąc do złr. 7 za korzec. Za ziarno wyborowe żądano do złr. 7·60; jęczmień złr. 5·50—5·60; owies 4·25—4·50; tatarkę wyborową 140 funt. złr. 6—6·50; groch złr. 9—11.

Wrocław 6 lipca.

Pszenica za 85 f. cł. —78——85——91— sgr.. *Żyto* za 84 f. cł. 55—59——62 sgr.. *Jęczmień* za 74 f. cł. 40——45——49 sgr.. *Owies* za 50 f. cł. 34—37 sgr.. *Kukurudza* za centn. 68—70 sgr.. *Koniczyna* czerwona za 100 fun. cł. — — — — — — — tal., biała za 100 fun. cł. — — — — — tal. *Rzepik* za 150 f. cł. wrześ. paźdź. — tal. *Lnica* za 150 fun. cł. 5—6½ tal.. *Groch* za 200 fnt. —67—71— sgr.. *Groch pastewny* za 90 fnt. 57—61 sgr.. *Oléj rzepakowy* za centn. 13¼ tal.. *Okowita* za 100 kwart prusk. Tral. 100% 16— tal..

Szczecin 6 lipca.

Pszenica za 2000 funt. 65——68——71——72⅝ tal. *Żyto* za 2000 fn. 45—47¼—50 tal. *Jęczmień* za 2000 funt. 44—46½ tal.. *Owies* za 2000 funt. — 46——47—— tal.. *Groch* za 2000 funt. 49—50— tal.. *Groch pastewny* za 2000 funt. 46—48 tal.. *Rzepak zimowy* za 2000 funt. 109 tal.. *Olej rzepakowy* za 200 f. 26— tal.. *Spirytus* za 100 kwart à 100% 16 7/12 tal..

Oświęcim.

Kontumacya na targ wołowy.

Wiedeń 4 lipca.

Przypędzono wołów 2682; między temi galicyjskich 1671, węgierskich 904, niemieckich 107. Sztuka ważyła od 425—800 f.. Płacono za sztukę złr. 157—235, za centnar od złr. 32·50—34·50.

Kursa papierów i pieniędzy od dnia 1 do 7 Lipca 1871 r.

Wartość nominalna	Wypłata otych-czasowa	Kupony płatne w	z potrąceniem na podatek	Stopa procentowa		1	3	4	5	6	7	od	Procent ubiegły
						Czerwca.							do d. 8
					Wiedeń.								
					Pożyczki Państwa.								
—	—	Maj Listop.	16%	5%	Renta papierowa za 100 . .	59.50	59.55	59.40	59.30	59.30	59.35	w. a. 5000	39.08
—	—	Stycz. Lipiec	16%	5	„ srebrna „ „ . .	68.90	68.95	68.90	68.85	68.95	69.—	„ 5000	4.08
w. a. 500	—	Maj Listop.	20%	5	Losy z r. 1860 „ „ . .	99.90	100.70	101.20	101.20	100.75	101.90	„ 5000	37.22
„ 100	—	„ „	20%	5	„ z r. 1860 „ „ . .	112.50	112.75	112.50	112.75	112.75	112.75	„ 5000	37.22
„ 100	—	—	—	—	„ z r. 1864 „ „ . .	127.25	127.75	128.15	128.25	127.75	129.25	—	—.
					Pożyczki publiczne.								
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	75.20	75.20	75.20	75.20	75.20	75.20	w. a. 5000	43.97
w.a. 120 sr.	—	Stycz. Lipiec	—	5	„ Poż. kol. węgiersk. „	106.90	107.—	107.20	107.25	107.25	107.25	„ 3000	2.92
					Listy zastawne.								
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Galic. zakł. kred. ziems. za 100	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	74.—	w. a. 5000	4.44
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	84.50	84.50	84.50	84.50	—.—	83.—	„ 5000	5.55
—	—	Stycz. Lipiec	—	6	„ „ „ włość. „ „	91.—	91.—	91.--	91.—	91.—	91.—	„ 5000	5.83
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ Banku hipoteczn. „ „	89.60	89.60	89.60	90.—	90.—	89.60	„ 5000	105.83
					Akcye Banków.								
w.a. 200 sr.	100	Styczeń	—	5%	Anglo-austryack. za sztukę	254.—	258.75	259.25	257.75	258.50	260.25	25 sztuk	64.93
„ 200 „	80	„	—	5	„ węgiersk. „ „	87.—	—.—	—.—	87.50	87.50	87.—	25 „	51.94
„ 200 —	80	Stycz. Lipiec	—	5	Centralnego „ „	—.	—.—	—.—	—.—	—.—	—.	25 „	—.—
„ 200 —	200	Styczeń	—	6	Dla obrotu ogólnego „	171.50	172.—	172.50	172.25	172.—	—.—	25 „	129.86
„ 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5	Franko-austryack. „	116.—	116.25	116.20	116.80	116.50	118.25	25 „	51.94
„ 200 —	80	„ „	—	5	Galic. dla handl. i przem. „	—.—	—.—	—.—	—.—	—.—	—	25 „	51.94
„ 200 —	100	—	—		„ krajowego „	—	—.	—	—	—	—.—	—	—
„ 200 —	100	Stycz. Lipiec	—	5	„ hipoteczn. „	—.—	—.—	—.—	—.—	—.	120.—	25 „	64.93
„ 200 —	160	Styczeń	—	5	Handlowego „	147.50	150.50	153.50	153.50	155.75	156.25	25 „	91.36
„ 600 —	600	Stycz. Lipiec	—	5	Narodowego „	773.—	775.—	774.—	774.—	770.—	770.—	5 „	2.92
„ 160 —	160	Styczeń	—	5	Zakł. kred. dla handl. i przem.	285.30	286.10	288.50	286.60	284.50	285.40	25 „	103.89
„ 200 —	80	„ „	—	5	„ „ węgiersk. ogóln.	111.25	110.75	110.25	110.—	109.50	109.75	25 „	51.94
„ 200 —	80	„ „	—	5	Związkowego austryackiego	108.—	110.50	108.—	107.75	107.—	108.—	25 „	51.94
					Akcye kolei.								
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5%	Kolei Ces. Elżbiety za sztukę	221.75	221.25	221.75	222.75	221.75	221.50	25 sztuk	5.10
„ „ 1000	1000	„ „	—	5	„ „ Ferdyn. półn. „	2167—	2145—	2150—	2145—	2140—	2145—	5 „	5.10
w.a. 200 sr.	200	„ „	—	5	„ „ Franc. Józefa „	201.—	201.—	201.75	202.—	202.—	202.—	25 „	4.86
M. K. 200	200	„ „	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „	249.—	248.50	248.50	248.—	247.—	248.50	25 „	5.10
w.a. 200 sr.	100	„ „	—	6	„ Koszycko-Bogumin. „	103.25	104.—	103.75	103.75	104.50	104.25	25 „	77.92
„ 200 „	200	Maj Listop.	—	7	„ Lwow. Czerniow. Jassy	174.50	174 75	174.75	175.—	175.50	175.25	25 „	46.53
„ 200 „	200	„ „	—	5	„ Południow. (Lombardy)	178.40	178.60	178.20	177.60	177.—	176.90	25 „	171.53
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5	„ Rządowéj za sztukę .	412.—	413.50	412.50	412.—	410.—	408.—	10 „	51.94
					Obligacye Pierwszeństwa.								
w.a. 300 sr.	300	Kwiec. Paźd.	10%	5%	Kolei Ces. Elżb. z 1862 za szt.	94.—	94.—	94.—	94.—	94.—	94.—	w. a. 3000	58.88
„ 200 —	200	„ „	—	5	„ Franc. Józefa „ „	96.90	97.—	97.—	97.—	97.—	97.—	„ 5000	67.36
„ 300 —	300	Stycz. Lipiec	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „ „	106.50	106.50	106.50	106.75	106.75	106.75	„ 3000	2.92
„ 200 —	200	Styczeń	—	5	„ Koszycko-Bogum. „ „	89.10	89.10	88.90	88.90	88.60	88.75	„ 5000	4.86
„ 300 sr.	300	Maj Listop.	10%	5	„ Lw. Cz. Jas. I. Em. 1865	79.—	79.—	78.80	78.80	79.—	79.--	„ 3000	25 13
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ II. „ 1867	91.50	91.50	91.50	91.50	91.60	91.60	„ 5000	27.92
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ III. „ 1868	84.40	84.50	84.50	85 —	85.—	85.20	„ 5000	27.92
Frs. 500	500	Marz. Wrześ.	—	3	„ Rządowéj za sztukę .	139.—	138.50	138.50	138.50	139.25	139.25	„ 5000	52.92
„ 500	500	„ „	—	3	„ „ Em. 1867. .	137.—	137.50	138.—	138.—	137.50	137.50	„ 5000	„
					Kraków.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	72.75	72.75	72.60	72.65	72.70	72.70	z wart.	kup.
„ 100	—	Stycz. Lipiec	—	4	Listy zastaw. polsk. „	87.50	88.—	88.—	88.—	87.75	87.60	„	„
w.a. 200 sr.	80	„ „	—	5	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	71.50	71.25	71.25	71 25	71.25	71.25	25 sztuk	51.94
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	120.—	118.—	118.—	118.—	117.50	118.—	25 „	64.93
—	—	—	—	—	Ruble rosyjskie za 100	163.50	163.—	162.50	162.50	162.50	162.—	—	—
—	—	—	—	—	Talary pruskie „ „	183.—	182 50	182.50	182.50	182.50	182.50	—	—
—	—	—	—	—	Srebro austryackie „ „	122.-	121.50	121.50	121.50	121.50	121.50	—	—
—	—	—	—	—	Dukat ważny za sztukę	5.84	5.80	5.79	5.79	5.78	5.78	—	—
—	—	—	—	—	Napoleond'or „ „	9.82	9.78	9.78	9.78	9.78	9.78	—	—
—	—	—	—	—	Półimperyał ros. „ „	9.95	9.90	9.90	9.90	9.90	9.90	—	—
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	76.—	76.—	76.—	76.—	76.—	76.—	z wart.	kup.
—	—	Marz. Wrześ.	-	6	Listy Gal. Bank. hipot. „ „	89.75	89 60	89.60	89.60	89.50	89.50	w. a. 5000	105.83
—	—	Czerw. Grud.	-	4%	Listy zastawn. Galic. za 100	75.—	75.—	75.—	75.—	75 —	75.—	„ 5000	4.44
—	—	„ „	—	5%	„ „ „ „ „	84.25	84.25	84.25	84.25	84.25	84.25	„ 5000	5.55
					Lwów.								
w.a. 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5%	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	70.50	70.50	70.50	70.75	70.75		25 sztuk	51.94
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	120.—	120.—	120.—	120.—	120.—		25 „	64.93
—	—	Czerw. Grud.	—	4	Listy zast. Tow. kredyt. za 100	75 25	75 25	75.—	75.—	75.—		w. a. 5000	4.44
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „	84.60	84.60	84.50	84.50	84.50		„ 5000	5.55
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ „ Bank. hipot. „ „	89.50	89.50	89.50	89.50	89.50		„ 5000	105.83
					Warszawa.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	72.67	72.65	72.64	72.62	72.63		Rs. 100	$41.\,^{7}/_{9}$
„ 100	—	„ „	—	4	„ zast. 100 rs. I. ser. „ „	88.07	88 38	88.20	88.19	88.20		„ 100	$18.\,^{5}/_{9}$
„ 100	—	„ „	—	4	„ „ „ „ II. „ „ „	87.57	87.38	87.54	87.53	87.54		„ 100	—.
„ 100	—	„ „	—	5	„ „ nowe z 1869 „ „	87.50	87.67	87.75	87.80	87.75		„ 100	23.—

Sobota godz. 2 min. — po południu. Telegrafowane kursa Wiedeńskie.

Akcye kredytowe 286.10 Lombardy 176 30, Losy z r. 1860 102 — Losy z roku 1864, 129.25 Akcye Franko-austr. 118.40 Napoleony . — Akc. kol. Kar. Lud. 248.—, Akc. kol. Lwow. Czern. 175.— Akc. kol. półn. wschodniej 163.— Akcye bank. 773. Akc. bank. związkowego 108.— Akc. bank. jen. 89.— Renta w sreb. 69.— Oblig. indemn. gal. 75.30 Akc. bank. wied dla obrotu ogólnego 260.75 Akc. anglo-banku — . Akc. kol. rządowéj 409 50 Akc. kol. siedmiogr. 172. Akc. kol. Rudolfa 162.— Akc. kol. Pardubie 178. Akc. kol. półn. 214 50 Tramway 219 50 Akc banku ludowy 82 50 Akc. kol. wschod. 83 75 Akc. kol. alfeldzkiéj 176.75 Akc, banku anglo-węgier. 88..

Wydawca, nakładca i redaktor odpowiedzialny Ignacy Sołdraczyński. W Druk. Uniw pod zarządem K. Mańkowskiego